

Saab PhoeniX Concept 2011

NEVS-brevet onsdag 3 juli
Föregående måndag 1 juli

1. **Sverigefavoriten V90 hänger löst – när Volvo blir ett suv-märke**
2. **Volvos storägare i hemligt låneupplägg för 4 miljarder**
3. **Ford kapar en femtedel av personalstyrkan**
4. **Tesla uppgraderar Model 3 – kan ta 200 kW från tredjepartsladdare**
5. **Tesla ryktas utveckla egen battericeller**
6. **BMW-chef: Förbränningsbilarna kommer leva 30 år till**
7. **BMW visar MC och sportbil för framtiden**
8. **Kia XCeed officiell – ny crossover även som laddhybrid**
9. **Porsche GT3 RS är världens roligaste bil**
10. **"Enklare och billigare än en bensinmack"**
11. **De börjar fjärrstyra långtradare på allmän väg**
12. **Farsen fortsätter: Jo, elsparkcyklar FÅR köras på trottoaren – ibland**
13. **Bilarna som James Bond kör i nya filmen**
14. **Volvo 164 fyller 50 år: ”Världens bästa bil”**
15. **Grattis Lancia Aurelia!**

1. Sverigefavoriten V90 hänger löst – när Volvo blir ett suv-märke

Av Alrik Söderlind, Publicerad i dag, 07:10

Volvo har varit synonymt med kombibilar, men den tiden är förbi. Volvo är numera ett suv-märke. Det har gått så långt att det internt diskuteras om det ska bli en uppföljare till V90.



Volvos suvmodeller säljer som aldrig förr. Nästa år lär suvarna står för tre av fyra nya Volvo-bilar och den andelen kan mycket väl öka.
XC40 är en fantastisk framgång som om några år kan hota XC60 som Volvos viktigaste modell. Nästa år ska Volvo bygga över 200 000 exemplar av XC40.

Samtidigt går försäljningen av nya V60 riktigt bra – totalt sett ligger försäljningen av V60-karossen på dubbla volymen mot V90, som bara står för knappt fem procent av Volvos försäljning. I år lär det inte byggas fler än 30.000 V90!
Volvo S90 är däremot inte hotad eftersom stora sedanbilar är ett måste i exempelvis Kina.

Prislappen för en suv brukar dessutom vara högre än för en kombi, och därmed är det inte svårt att lista ut att Volvo hellre satsar på suvar. XC60 kostar till och med lite mer än V90.
Enligt nya rykten har detta startaten intern diskussion på Volvo om det är lönsamt och smart att ta fram en ny generation av Volvo V90 – som i så fall borde dyka upp senast 2023.

Eftersom Volvos fabriker går för fullt är det självklart att man vill bygga flest av de modeller där vinsten är som störst – och det gynnar alltså suvarna.
Men det finns ett orosmoln som stavas koldioxidutsläpp. 2021 måste Volvo, och alla andra tillverkare, maximalt ha ett genomsnittligt utsläpp inom Europa av 95 gram per kilometer och suvar är inte kända för sin låga förbrukning. Det betyder att elektrifieringen verkligen måste slå till med stor kraft senast 2021 om utsläppskraven ska nås.

Vad tycker du – är det dags att skrota Volvos största kombimodell?

SVENSKA DAGBLADET

2. Volvos storägare i hemligt låneupplägg för 4 miljarder

Patricia Hedelius, Jan Almgren Publicerad 2019-06-27 15.31

SvD AVSLÖJAR

Geely har i tysthet fått låna 4 miljarder kronor med hjälp av sina aktier i lastbilsjätten. Nu frågar sig experter om det är ett första tecken på att den kinesiska fordonsjätten vill dra sig ur AB Volvo.



Geely har aktier för 24 miljarder kronor i AB Volvo.

Noll procents ränta men en möjlighet att få billiga Volvoaktier i utbyte. Det är i korthet villkoren i kinesiska Geelys nya lån på 4 miljarder kronor.

Lånet sjösattes i mitten på juni och är i grunden konstruerat som en obligation.

– Vi tolkar det som att Geely öppnar en dörr för att kliva av posten i Volvo, säger Joakim Bornold sparekonom på Söderberg & Partners till SvD.

Upplägget på obligationen är snårig. Förenklat kan det beskrivas som att obligationsinnehavaren – alltså den som lånar ut pengar – efter tre år har möjlighet att välja att förvandla sitt värdepapper till aktier i Volvo Lastvagnar. Det framgår av erbjudandet som SvD tagit del av.

Affären blir lönsam först om Volvos aktiekurs stigit till över 175 kronor. Det vill säga står aktien i 190 kronor kan innehavaren av obligationen då köpa Volvoaktier för 175 kronor och göra en vinst på mellanskillnaden. I dag Volvo aktiekurs i 146 kronor.

Upplägget att använda sig av aktier som säkerhet och även använda aktierna som ett möjligt återbetalningsmedel är ovanlig.

Aktiespararnas vd Joacim Olsson gör en liknande analys som Joakim Bornold.

– Man kan spekulera i om obligationen är ett uttryck för att de är missnöjda med bristen på makt i AB Volvo. Och att man därför är på väg att ompröva sitt ägande i fordonsjätten, säger Joacim Olsson.



Aktiespararna är kritiska till Geelys anonyma tillvaro i AB Volvo. Utöver en debattartikel har bolaget inte uttalat sig om vad man vill med innehavet. Det kinesiska bolaget dök inte heller upp på bolagsstämman i Göteborg i våras. Märkligt med tanke på att bolaget är näst störta ägare med aktier för 24 miljarder kronor.

Geely har inte fått någon plats i styrelsen eller i valberedningen.

– Det är bra att de inte finns representerade där. Så länge Geely är storägare i en av Volvos främsta konkurrenter, Daimler, finns det ingen anledning att ge dem någon insyn i Volvostyrelsens arbete, säger Aktiespararnas vd.

sGeely, med huvudägaren Li Shufu, är mest känd för sitt ägande i Volvo Cars där man gick in 2010.

Men medan investeringen i Volvo Cars har varit framgångsrik har Geely och Li Shufus köp i Volvo Lastvagnar hittills varit något av ett fiasko.

Det var i slutet på 2017 som Volvos dåvarande storägare, Cevian med Christer Gardell i spetsen, valde att sälja alla sina aktier till kinesiska Geely. Enligt uppgift till SvD ska prislappen ha legat på drygt 30 miljarder kronor, eller runt 200 kronor per aktie.

Bara ett par veckor efter affären meddelade Geely att man även gått in i tyska Daimler. Det fick omedelbart konsekvenser. Håkan Samuelsson, vd för Volvo Cars, fick lämna AB Volvos styrelse omgående.

Enligt huvudägarna i AB Volvo fanns det risk för intressekonflikter mellan Håkan Samuelsson, som anses stå Li Shufu nära, och det faktum att Geely nu även var stor ägare i konkurrenten Daimler.

– Hade investeringen i Volvo Lastvagnar varit av finansiell karaktär hade man kunnat köpa aktier över marknaden. Då hade man sluppit betala det överpris som man gjorde till Cevian för att få en tillräckligt stor post som på pappret bordet givit en styrelseplats, säger Joakim Bornold.

Han anser att Geelys närvaro i AB Volvo ligger som en våt filt för Volvo–aktien.

Den marknadsinformation som finns om Geelys ”Volvo-obligation” namnger den Bostonbaserade investmentbanken State Street som ensam långivare (obligationsinnehavare).

Om det är en egen placering eller ett innehav som man håller åt en kund framgår inte. Rådgivare till Geely i affären har bland annat varit UBS och JP Morgan.

Totalt kontrollerar Geely nästan 15 procent av rösterna i Volvo. Hela innehavet är i dag värt 24,5 miljarder kronor.

Största ägaren, Industrivärden, kontrollerar drygt 23 procent av rösterna av i AB Volvo.

En talesperson från Geely säger i en sen kommentar att obligationsupplägget är en finansiell transaktion. Bolaget har inte några planer på att öka eller minska sitt ägande i AB Volvo. Enligt Geely är innehavet i Volvo även fortsättningsvis strategiskt viktigt.

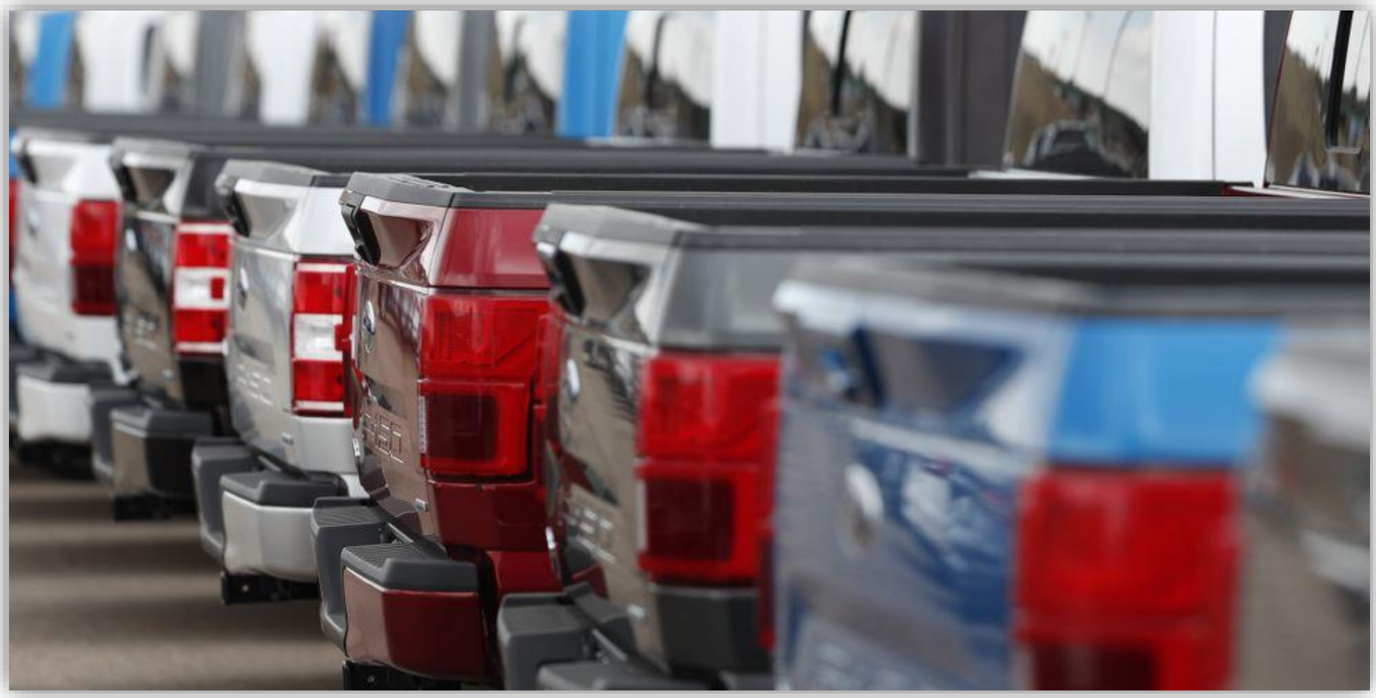
SVENSKA DAGBLADET

3. Ford kapar en femtedel av personalstyrkan

Jon Velander / Omni Ekonomi

Publicerad 2019-06-27 13.06

Ford tänker kapa 12 000 jobb i Europa, vilket motsvarar 20 procent av personalstyrkan i regionen. Det framgår av ett pressmeddelande.



Nedskärningarna är del av en omstrukturering och ska vara färdigställda i slutet av 2020. Biljätten meddelar även att antalet fabriker i Europa ska minska från 24 till 18. Anledningen är att bolaget vill återupprätta lönsamheten på en vikande marknad.

– Att säga upp anställda och stänga ner fabriker är de svåraste besluten vi kan fatta, säger Fords Europachef Stuart Rowley i ett pressmeddelande.

Nedskärningarna ska främst genomföras med hjälp av frivilliga avgångsprogram, uppger Ford.

Ford meddelar samtidigt att man kan kommer att satsa mer på elbilar och suvar

Tyskland, Storbritannien och Ryssland drabbas hårdast av nedskärningarna

Ford har redan slutat med produktionen på tre anläggningar i Ryssland

För tillfället har Ford 51 000 anställda i Europa

Jon Velander / Omni Ekonomi

elbilen SVERIGE

4. Tesla uppgraderar Model 3 – kan ta 200 kW från tredjepartsladdare

Fredrik Sandberg

Publicerad: 2019-06-07

I helgen rullar Tesla ut en uppdatering till Model 3-ägare (de som har long range-versionen) som innebär att den kan ladda på upp till 200 kW på tredjepartsladdare.



I helgen kommer uppdateringen som gör att Model 3-ägare med long range-modellen kan ladda på upp till 200 kW på Ionitys stationer.

– Samtidigt som vi arbetar hårt för att introducera supercharging V3 i Europa, släpper vi i helgen en tidig mjukvaruuppdatering till europeiska Model 3 Long Range som gör att de kan ladda på hundratals snabbladdningsstationer från tredje part – med en effekt på upp till 200 kW. När vår egen V3 Supercharger-teknik introduceras, kommer dessa bilar att kunna ladda ännu snabbare – upp till 250kW, skriver Tesla i ett pressmeddelande.

I Sverige finns flertalet laddstationer som ger en effekt på upp till 175 kW. Dels från Fortum, men även laddoperatören Ionity har placerat ett flertal stationer runt om i Sverige.

Uppdateringen kan, som vanligt, ta några dagar, skriver Tesla.

Fredrik Sandberg

Feber

5. Tesla ryktas utveckla egen battericeller

Av Wille Wilhelmsson

2019-06-27 kl 13:15

Säger hejdå till Panasonic framöver?



CNBC har varit i kontakt med källor som uppger att Teslas utvecklingsavdelning håller på att utveckla battericeller till de batterier som driver Teslas bilar. Stämmer dessa rykten så innebär det antagligen att Tesla på sikt planerar att lämna sina underleverantörer som idag tillverkar battericeller till deras bilar.

Tesla har haft ett batterisamarbete med Panasonic sedan 2014 men man har även andra batterileverantörer som till exempel LG. Enligt en undersökning så är batterier och battericeller den dyraste komponenten i Teslas bilar och skulle Tesla även kunna tillverka dessa helt själva så skulle det antagligen innebära en kostnadsbesparing för företaget.

Skulle Tesla börja tillverka sina batterier själva så skulle det även passa bättre med Elon Musks vision för företaget vars mål är att Tesla ska utveckla, tillverka och sälja allt gällande sina bilar själva. Oavsett hur det blir med egna batterier från Tesla så lär det antagligen dröja tills nästa årtionde innan dessa eventuellt dyker upp i nya Tesla-bilar.
Varken Tesla eller Panasonic har velat kommentera CNBS:s uppgifter.

cnbc.com +

Wille Wilhelmsson

6. BMW-chef: Förbränningsbilarna kommer leva 30 år till

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-06-27, 16:56

Omställningen till eldrift är "överhajpad", enligt utvecklingschefen.



Trots att BMW plöjer ned miljardbelopp i utvecklingen av nya elbilar kommer förbränningsmotorerna leva i många år till.

Enligt Klaus Fröhlich, styrelseledamot i BMW med ansvar för utveckling, kommer dieselbilarna överleva i åtminstone 20 år till, och bensinmotorerna i 30 år. Det sa han på BMW:s konferens om laddbilar tidigare i veckan.

Det innebär att BMW kommer fortsätta investera tungt i utvecklingen av nya förbränningsmotorer under en överskådlig framtid. Elbilar och laddhybrider kommer som mest stå för tre av tio sålda BMW-bilar 2025.

"Det innebär att åtminstone 80 procent av våra bilar kommer ha en förbränningsmotor", sa Klaus Fröhlich enligt Automotive News.

Små och stora dieslar hotade

Det är framför allt i områden utan vettig laddinfrastruktur som han tror förbränningsbilarna kommer överleva längst, och han nämner bland annat Ryssland, Mellanöstern och vissa delar av Kina.

När det gäller dieselmotorer är det de små motorerna som är mest utrotningshotade. BMW ska lägga ned den trecylindriga 1,5-litersdieselmotorn eftersom den blir för dyr att utveckla avgasrening för.



I andra änden är den sexcylindriga prestandadieseln med fyra turboaggregat på 400 hästkrafter i BMW 750d hotad eftersom den är för komplicerad – och därmed dyr – att bygga.

Får "nöja sig" med tre turbo

Fler än tre turboaggregat (!) kommer inte finnas i BMW:s kommande fyr- eller sexcylindriga dieselmotorer, och BMW ska förmodligen också kapa den stora V12-bensinmotorn som finns i 7-serien och Rolls-Royce. Den kostar flera tusen euro per motor att utsläppscertifiera.

"Omställningen till elektrifiering är överhajpad. Batterielbilar kostar mer när det gäller råmaterial för batterier. Det kommer fortsätta vara så, och kan eventuellt bli värre när efterfrågan på råmaterialen ökar", säger Klaus Fröhlich.



Test av renare dieselmotorer: Fortfarande stora skillnader i NOx-utsläpp



Volvos sista dieselmotor i sommar: ”Ser ingen framtid för dieselbilarna”



Utsläppen ökar – och fler väljer bensin före diesel: "Skrämmande utveckling"

7. BMW visar MC och sportbil för framtiden

Redaktören bytbil 2019-06-27

Tillbaka till klassiska former - efter gigantgrillarna



Kanske finns det hopp om BMW:s designavdelning trots den senaste tidens bilar med gigantiska grillar? Nya konceptbilen BMW Vision M Next är en skönhet med klassiska BMW-linjer. BMW passar också på att visa upp sin första elektriska motorcykel: DC Roadster.

BMW:s nya konceptbil M Next ska vara ett klart och tydligt statement både i utseende och funktion, enligt Domagoj Dukec, vice vd för BMW Design.

Exteriören ska visa prestandapotentialen hos hybridsportbilen, och vi anar drag såväl från M1:an, BMW Turbo som från i8.

BMW tror fortfarande på hybriddrivlinor och M Next får samma effekt som nya Polestar 1: 600 hk från bensinmotor och elmotorer. Även M Next har en lång räckvidd på el: 10 mil.

Tanken är att den ska passa både för staden med nollutsläpp, och längre resor på autobahn där du kan köra i hög fart utan täta laddstopp.

Minst lika läcker designmässigt är nya elektriska motorcykeln DC Roadster. Skapelsen från BMW Motorrad är avskalad, men bär vissa klassiska BMW-drag. Men hur ter sig en BMW utan en tvåcylindrig boxermotor?

BMW:s lösning att se elmotorn och batteriet som en boxer! Enligt BMW är den lika härlig att köra som en fossil hoj. Och designmässigt minner den om BMW:s klassiska boxerhojar.

Några ytterligare fakta släpper inte BMW om elhojen – men inom några år kommer den på marknaden.







Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Kia XCeed officiell – ny crossover även som laddhybrid

Mattias Rabe

27 juni 2019

Ceed-familjen blir större när crossovern XCeed nu introduceras. Något större än halvkombin, betydligt mindre än kombin men med högre sittposition än hos syskonen.



FILM: ***https://youtu.be/u4YI3uFjxys***

Kia Ceed finns redan som halvkombi, kombi och ”shooting brake-kombi”. Numera finns ytterligare ett karossalternativ då Ceed har gått och blivit en crossover, det vill säga en blandning av suv och halvkombi. XCeed har koreanerna bestämt sig för att modellen, som är utvecklad i och för Europa, ska heta.

Axelavståndet är 265 centimeter vilket är samma siffra som övriga Ceed-modeller. Längdsiffran på 439,5 centimeter skiljer sig däremot genom att vara 8,5 centimeter mer än hos halvkombin men också 20,5 centimeter kortare än hos kombin. På bredden slår XCeed samtliga syskon med 2,6 centimeters marginal. 182,6 centimeter mäter den från ena till andra sidan.

På höjden når XCeed exakt 149 centimeter över marken, det vill säga några centimeter extra än övriga Ceed-modeller. Anledningen är förstås framför allt att XCeed, som rullar på 18-tums-hjul som standard, har fått högre markfrigång. 4,2 centimeter extra gör att totalt 18,4 centimeter luft får plats mellan underlag och underrede.

Hjulupphängningarna har anpassats eftersom markfrigången är förändrad och de främre stötdämparna har fått hydrauliska returdämparelement vilket sägs bättre eliminera underlagets ojämnheter samtidigt som styrresponsen ska ha blivit vassare.

Bagageutrymmet sväljer 426 liter vilket är 31 liter mer än i halvkombin men också 199 liter mindre än i kombin och 168 liter mindre än i ”slankkombin” Proceed.

Baksätesryggen kan fällas i tre sektioner enligt 40/20/40-modell.

Interiören är identisk med i övriga Ceed-modeller, så när som på färgsättningen. XCeed har fått en för modellen unik färgsättning där gult och svart samsas.



Till Sverige kommer Kia XCeed med 1,4 T-GDi-bensinmotorn på 140 hästkrafter och 242 newtonmeter. Maskinen lirar tillsammans med en sjuväxlad dubbelkopplingslåda. Lanseringen äger rum i oktober och i inledningen av 2020 kommer XCeed även som laddhybrid. Några priser är ännu inte fastställda.





GALLERI
Kia XCeed 2020
30 bilder

9. TEST: Porsche GT3 RS är världens roligaste bil

Publicerad 26 jun 2019 13:00

Precis när jag trodde att jag gjort allt viktigt innan semestern så står den där. Nya 911 GT3 RS. All övrig verksamhet ställs in. Nu ska vi se om stortysken är bättre på bilar än vad de är på fotboll…



Porsche GT3 RS är vansinnigt rolig och vansinnigt obekväm.

Jag är en rättvis och ödmjuk chefredaktör på Teknikens Värld. Alla ska få göra allt. Köra småbil med 35 hästkrafter och köra supersportbilar med minst 500. Men inte när det kommer en ny GT3 RS. Då är den min. Bara min.

Men vi börjar med att reda ut det här med alla nya Porschar som heter nåt med GT3 eller har GT3-motor men heter nåt annat. De senaste åren har det matats ut super-Porschar som kan förvirra det hela en aning. 2015 kom 991 GT3 RS, 500 hk ur en fyraliters boxersexa utan turbo (ingen GT3 har turbo) och bättre än alla tidigare GT3 RS. Men puritanerna gnällde på att den bara fanns med PDK-låda (Porsches dubbelkopplingslåda) och 2016 kom drömbilen 911 R, med GT3 RS-motor, manuell låda och ingen vinge.

LÄS ÄVEN: Vi provkör nya BMW 745Le xDrive iPerformance (Teknikens Värld)



FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/allt-om-bilar-provkor-porsche-gt3-rs/

991 GT3 utan RS har 500 hästar och varvar 9000 r/min. Nu i vår presenterades också 991.2 GT3 Touring Package med 500 hk men ingen burbåge och manuell spakning (Läs mer om den i Bankalaset i nummer 17 och 18/2018). Till råga på allt sitter GT3 RS-motorn även i den riktiga tävlingsbilen som heter 911 GT3 Cup. Men då nedtrimmad till att ge maxeffekten 485 hk vid 7500 r/min (max varvtal 8 500 r/min).

Barnen älskar färgen – och motorljudet hos GT3 RS

Sådär, nu är allt glasklart. Det finns en GT2 RS också. Men det är en annan historia. Nu sitter jag i den första nya 911 (991.2) GT3 RS som finns i Sverige, och undrar hur i hela fridens namn den här ska kunna vara ännu bättre än den förra. Men det är den. Det bevisar om inte annat den nya rekordtiden runt Nürburgrings nordslinga. 6.56,4 är 24 sekunder snabbare än det gamla rekordet som sattes av gamla GT3 RS. Och faktiskt en sekund snabbare än 918 Spyders tid från 2013. För er som inte är så bevandrade i varvtider så är 24 sekunder en evighet.

Så den är alltså bättre, det är redan bekräftat. Nya GT3 RS har 520 hästkrafter (tidigare 500) och vridet har ökats från 460 till 470 newtonmeter. Frågan är om jag som vanlig människa kommer att märka det.

Jag störs faktiskt av färgen (Lizard Green, kostar 37 200 kronor). En bil som skriker åt mig att köra alldeles för fort hela tiden borde i min värld ha nån slags osynlighetsfärg i stället för tvärtom. Men mina barn älskar den. Jag får åka tre vändor när jag hämtar dem på skolan. Inte ens jag stoppar in en tvååring i burbågen och snörar fast de andra två i den enda passagerarstolen med sexpunktsbältet. Det finns som tur är vanliga bälten också. Minsta barnet som inte fyllt två än tjatar på riktigt till sig en extra åktur innan läggdags. Jag tror att det är världens härligaste motorljud som är anledningen. Inte bara färgen. Tur att jag har en cirkelsåg (Biltema, 395 kronor) som låter likadant!

LÄS ÄVEN: Mustang Shelby GT500 med 770 hästkrafter! (Teknikens Värld)

Bilen har tygstroppar – och är helt underbar

Inte ens utan barn i bilen kan jag nyttja den fullt ut på allmän väg. Accelerationen 0-100 km/h har kapats från 3,3 till 3,2 sekunder. Toppfarten är nu 312 km/h mot tidigare 310. Nyheterna på 991.2 GT3 RS är förutom mer pulver huvudsakligen aerodynamiska: Ny front, nya luftintag och ännu ihåligare stag till bakvingen. Bakluckan i kolfiber är ännu lättare. De inre dörrhandtagen är som vanligt i RS-modellerna stroppar i tyg. Men bilen har navigation, elhissar och backkamera, så det där med tygstropparna är bara en gimmick numera. Men det spelar ingen roll, för bilen är helt underbar.



Jag vänder och åker genom tunnlar och drar på växlarna bara för att ljudet är helt fantastiskt. Med alla knappar på max är bilen stenhård, högljudd och växlarna skjuts i som av ett vapen. 21-tumshjulen med centrumbult förmedlar minsta gruskorn och styrkänslan är så exakt så jag undrar varför inte alla sportbilar är så här. Greppet genom snäva kurvor skapar en enorm trygghet, och accelerationen verkar aldrig ta slut, det är nästan som när man ska lyfta med ett flygplan.

Men det bästa av allt är att det sker så kontrollerat. Det finns många bilar med många hästkrafter, men de flesta blir obehagliga i (för) höga farter. Inte GT3 RS, den är byggd för att köras hårt, och den är trygg hela vägen in i mål. Men märker jag nån skillnad mot den ”gamla”. Mm. Fast väldigt lite. Djävulen bor i detaljerna, som man säger, men det största värdet i den här uppdateringen ligger nog i rekordtiden på Nürburgring. Så kallad bardiskinformation: ”Min bil är 24 sekunder snabbare än din runt Ringen”. Tur att alla är slutsålda redan. Annars hade jag behövt en.





Köregenskaper

Det här är en av världens roligaste bilar att köra, så exakt och så följsam!



Säkerhet

Porsche krocktestar inte sina bilar i EuroNCAP, men den har ju burbåge.



Design

Nja, nog för att vingar och spoilers gör sitt jobb. De sitter inte där för skojs skull, men snyggt är det inte.



Komfort

Det här är en tävlingsbil för allmän väg. Komforten är därefter…



Ekonomi

En av få bilar i världen som ökar i värde för varje minut du äger den.

Totalbetyg: 19 (av 25)



Två konkurrenter

McLaren 570s Track pack

V8 på 3,8 liter och 570 hk, 3,2 sekunder till 100 km/h och en helt underbar körupplevelse precis som GT3 RS.

Pris: Cirka 2,7 miljoner kronor.

Mercedes-AMG GT R

V8 på 585 hästkrafter och 0-100 km/h på 3,6 sekunder, alltså långsammare än GT3 RS.

Pris: Cirka 1,7 miljoner kronor.

PORSCHE 911 (991.2) GT3 RS

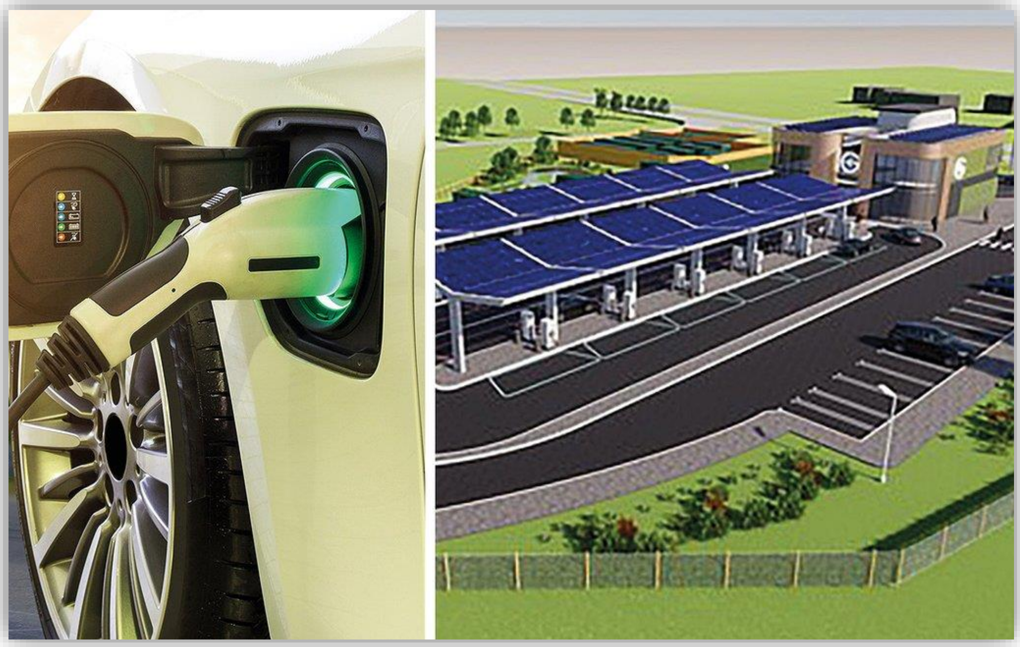
Pris:	1 950 000 kr, men alla är slutsålda. Finns några på mobile. de för cirka tre miljoner kr.
Motor:	Bensin. Längsmonterad 6-cyl boxermotor med dubbla överliggande kamaxlar per cylinderbank och 4 ventiler per cylinder. Kompression 12.9:1. Borrning/slag 102/81,5 mm, cylindervolym 3 996 cm3. Max effekt 520 hk (383 kW) vid 8 250 r/min, max vridmoment 470 Nm vid 6 000 r/min.
Kraftöverföring:	Motor bak, bakhjulsdrift. 7-växlad PDK.
Fjädring/hjulställ:	Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre tvärlänkar. Bak styrande multilänkaxel.
Styrning:	Kuggstång med elektrisk servo. Vändcirkel 11,1 meter.
Bromsar:	Ventilerade och borrade skivor fram och bak. Antisladdsystem.
Hjul:	Aluminium. Fälgbredd f/b 9,5-12,5 tum, däck f/b 265/35 ZR20-325/30 ZR21.
Mått/vikt (cm/kg):	Axelavstånd 246, längd 455, bredd 198 (inkl. speglar), höjd 129, spårvidd f/b 159/156. Markfrigång 11. Tjänstevikt 1 495, maxlast 225. Tank 64 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 125 liter.
Fartresurser:	Acceleration 0-100 km/h 3,2 s, toppfart 312 km/h.
Bränsleförbrukning:	Blandad körning 1,28. CO2 291 g/km.
Garantier:	Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 10 år.
Skatt:	20 207 kronor per år.

10. "Enklare och billigare än en bensinmack"

Redaktören bytbil

2019-06-27

Här byggs 100 stora laddstationer upp – med flygplats som förebild



Det blir den första stora laddstationen med bara solenergi som laddas i elbilarna. Sen ska uppåt 100 stycken byggas i rask takt i Storbritannien.

– Vi ska göra laddstationer lika smidiga för bilister som gamla bensinmackar, säger Toddington Harper, grundaren av företaget Gridserve.

Utrustade med stora solpaneler och plats för 24 laddstolpar. Tanken är att de flesta elbilar ska laddas med ren solenergi.

Och medan man snabbladdar sin bil kan man slappna av i en lounge som hämtat inspiration från flygplatsernas vänthallar – med plats för affärer, caféer och toaletter.

Det brittiska företaget Gridserve visar nu upp framtidens stora laddstationer som snart finns längs vägarna. Den första stora laddcentralen kommer att byggas i Braintree, Essex (nordost om London) och sen är det tänkt att 90-100 stycken av samma typ av laddstationer slås upp.

– Vi ska få alla ägare av elbilar att slippa laddångesten. Våra nya elektriska laddplatser ska bli både enklare och billigare att använda än en traditionell bensinmack, säger Gridserves grundare Toddington Harper.

Full laddning ska ta maximalt 30 minuter. Små elbilar kan laddas fullt på tio minuter med snabbladdare, lovar Gridserve.

Man ska kunna boka plats på en laddare via en app för att undvika onödigt köande.

De första 80 laddstationerna beräknas kosta runt 12 miljarder kronor, och ett flertal ska bli klara innan året är slut. Än så länge står dock elbilar bara för en procent av den totala fordonsflottan i Storbritannien.

NyTeknik

11. De börjar fjärrstyra långtradare på allmän väg

Felix Björklund 2019-06-27 12:25

Den 16 juni tog amerikanska Starsky Robotics ett stort kliv inom obemannade fordon. Då fjärrstyrde de en långtradare på allmän väg, helt utan säkerhetspersonal. "Vi har fokuserat på att utveckla en produkt", skriver företaget grundare Stefan Seltz-Axmacher.



FILM: ***https://youtu.be/UCNSZKXvi64***

Autonom transport beskrivs som en framtida miljardindustri – och ett enormt viktigt tekniksteg för transportbranschen. Nu har vi kommit en bit närmare den framtiden. Tidigare i juni testade Starsky Robotics för första gången sin fjärrstyrningsteknik på allmän väg.

Det amerikanska företaget har tidigare testat tekniken på privata vägar, men har nu bevisat att den fungerar under en 1,5 mils sträcka.

"Vi skrev historia när vi genomförde vårt första test av obemannade fordon på allmän väg. Detta då vi körde en tung långtradare 1,5 mil längs Florida Turnpike utan någon i bilen, körde upp på motorvägen, bytte filer och höll 55 mph (ca 88 km/h). Allt skedde utan någon ombord. Det gick så smidigt att få av de andra på vägen märkte att de var en del i denna historieskrivning", skriver Stefan Seltz-Axmacher, vd och grundare på företagets blogg.

Läs mer: **Lurade Tesla att köra fel: ”Ett alarmerande svar”**

Starsky Robotics menar att deras tillvägagångssätt, att gå via fjärrstyrning i stället för att direkt sikta mot full automation, är den effektivaste vägen framåt. Och att det gör att de snabbare når framgångar. Vidare skriver vd:n:

"Vi har kunnat springa om större och mer kapitalstarka rivaler på grund av vår pragmatiska syn. I stället för att slaviskt bygga ett tekniskt rent system för autonom körning har vi fokuserat på att utveckla en produkt."



Och tanken är inte fel. Starskys teknik gör att det går att fjärrstyra lastbilar där det behövs – och låta semi-automatiska system lösa den rutinmässiga körningen. På så sätt kan en operatör övervaka massvis med lastbilar och leverera dem till förare som kör den sista biten. Det här innebär att man kan lösa en hel del av transportindustrins förarproblematik.

"Problemet är att det i dag inte finns folk som vill tillbringa en månad i en lastbil, därför är det viktigare att hitta en lösning som är obemannad snarare än rent autonom. Därför har vi byggt ett system för motorvägsautonomi som vi kombinerar med teleoperation. På så sätt kan våra fjärrchaufförer navigera lastbilar mellan distributionscentraler och motorvägen", skriver Stefan Selz-Axmacher.

Läs mer: Här kör Einrides förarlösa lastbil i stadsmiljö

Företaget har lagt upp en video på körningen och den är imponerande att se. Förvisso märks det att lastbilen inte har en fysisk förare bakom ratten då den vaggar betänkligt i början på grund av ryckig rattning. Men på motorvägen, med filhållarassistent och andra system i gång så rullar det på som vilken lastbil som helst.

Starsky Robotics säger att de kommande månaderna innehåller allt mer intensiva test. Målet är att dessa ska gå från en gång i kvartalet – till en i månaden, veckan och slutligen dagligen. Detta för att inom några år ha ett kommersiellt system.

RELATERADE ARTIKLAR

Här kör Einrides förarlösa lastbil i stadsmiljö

Lurade Tesla att köra fel: ”Ett alarmerande svar”

Walmart ger sig in i autonoma racet

Självkörande Geelybilar får mjukvara från Zenuity

RECHARGE

12. Farsen fortsätter: Jo, elsparkcyklar FÅR köras på trottoaren – ibland

Av Erik Söderholm Publicerad 2019-06-26 14:28

Transportstyrelsen ändrar sig igen.



Ett inlägg från polisen i Malmö engagerade våra läsare i förra veckan. Inlägget handlade om trafikregler för de små elsparkcyklarna som dyker upp i allt fler svenska städer, och som väcker en hel del åsikter.

I inlägget kunde vi läsa att elsparkcyklar kan klassas antingen som cykel eller moped, beroende på hur snabbt de går att köra och hur stark motorn är. Och för att göra förvirringen total beskrivs fordonen ibland också som elscootrar.

Om elsparkcykeln räknas som cykel får den köras på trottoaren, skrev polisen – men bara i gångfart (cirka 6 km/h).

Den här formuleringen fick läsarna att reagera. Cyklar får ju inte köras på trottoaren, bara ledas av en fotgängare, så varför skulle reglerna vara annorlunda för elsparkcyklar?

Transportstyrelsen ändrar sig – igen

Vi kontaktade Transportstyrelsen som också skrivit på sin sida att elsparkcyklar får köras på trottoaren så länge de räknas som cykel. Transportstyrelsen ändrade dock sin formulering efter läsarnas frågor till att elsparkcyklar *inte* får köras på trottoaren.

Nu kommer nästa del i den här följetongen – Transportstyrelsen ändrar sig nämligen igen.

I trafikförordningens första kapitel och fjärde paragraf står bland annat att ett eldrivet fordon som inte har någon form av tramp- eller vevanordning faktiskt får köras på trottoaren, så länge det görs i gångfart. På samma sätt får den som åker skidor, rullskidor, skridskor, rullskidor, sparkstötting eller lekfordon också åka på trottoaren – i gångfart.

Texten på Transportstyrelsens hemsida är nu ändrad igen, bekräftar presschefen Mikael Andersson.

"Det innebär således att om elscootern uppfyller kraven för att klassas som en cykel så får den köras på trottoaren i gångfart eftersom den omfattas av samma bestämmelser som gäller för en vanlig gående", skriver han i ett mejlsvar.

"Vev- eller trampanordning"

Elsparkcykeln får däremot *inte* köras på trottoaren om den räknas som moped, och en cykel får inte köras på trottoaren (utom av barn under åtta år) eftersom den har "vev- eller trampanordning".

Detta är alltså vad som gäller i nuläget – om vi inte får läge att återkomma igen i frågan:

• En elsparkcykel/elscooter som inte har tramp- eller vevanordning FÅR köras på trottoar i gångfart om den klassas som cykel.

• En elsparkcykel/elscooter får INTE köras på trottoar om den klassas som något annat fordon exempelvis moped.

• En cykel får INTE köras på trottoar om den har tramp- eller vevanordning.



Polisen reder ut: Detta gäller för elsparkcyklarna



Elscootern leder till allt fler olyckor i städerna – 11 döda i USA
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT



Erik Söderholm

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

13. Bilarna som James Bond kör i nya filmen

Peter Klemensberger

27 juni 2019

Elbil, supersportvagn eller veteranåk. Vad ska James Bond köra i den kommande filmen som har premiär nästa år har det länge spekulerats om. Nu är bilarna officiella.



Att James Bond blir Aston Martin trogen och kör bilar av det brittiska märket även i sin 25:e film kommer inte som någon överraskning. Och den som vill att saker förblir som de alltid har varit kan pusta ut – agent 007 kommer inte att ha miljön i fokus och köra elbil. Tidigare har det pratats om att han ska ratta Rapide E i filmen som går upp på biograferna nästa år men så blir det inte.

Tre bilar är nu bekräftade för filmen. **Supersportbilen Valhalla**, tidigare känd som Project 003 och **Baby-Valkyrie**, samt **DB5** och **V8 Vantage**. Den sist nämnda har tidigare varit med i filmen Iskallt Uppdrag (The Living Daylights) från 1987 med Timothy Dalton i rollen som James Bond.

LÄS MER: James Bonds DB5 kommer i produktion

Faktum är att James Bond redan är fångad på film i sin V8 Vantage. I ett amatörklipp publicerad av Dagbladet ses ekipaget köra på en kustväg i Norge där filmade från en helikopter.

Bilarna offentliggjordes i Pinewood Studios där delar av filmen spelas in och närvarande var bland annat agenten själv (Daniel Craig, alltså) och Prins Charles – se klipp nedan.





FILM: ***https://youtu.be/iovh_Q6TI2I***



FILM: ***https://youtu.be/zLKLcPBpmz8***

SVENSKA DAGBLADET

14. Volvo 164 fyller 50 år: ”Världens bästa bil”

Robert Lagerström

Publicerad 2019-06-23

Den eleganta bilen med den rejäla grillen fyller 50 år. 164:an var Volvos första lyxbil på länge, en föregångare till märkets modeller i premiumklassen i dag.



Tack vare den mäktiga grillen fick ekipaget en egen karaktär.

Volvo 164 fyller 50 år: ”Världens bästa bil”

Volvo lanserade 164:an med buller och bång. Men hur ny var den egentligen? Nja, i grunden bara en förlängd modell 140, med större motorhuv och en gammal B20-motor, som i princip hade fått två cylindrar till.

Men vad gjorde det? Nykomlingen togs emot med öppna armar. Den kändes lyxig och var bekväm att köra. Prestandamässigt var kraftkällan i nivå med rivalernas raka sexor, men via avgasrening som standard var Volvo ändå steget före.

Och tack vare den mäktiga grillen fick ekipaget en alldeles egen karaktär.

– Titta! Det är ju min bilmodell! Det var så jag kände när jag en dag såg en 164. Det dröjde inte länge förrän jag skaffade en egen. För mig är den världens bästa bil, säger Jon-Erik Öberg, ordförande i 164 Club of Sweden.

Trots avsaknaden av klocka och nackskydd var inredningen betydligt mer påkostad än i 140-serien. Stolarna var klädda med ylletyg och på golvet fanns textilmattor.

Efter att 164:an hade lanserats, som 1969 års modell, fick den just nackskydd samt läderklädsel och inbyggda extrastrålkastare. I USA erbjöds den förstås med elhissar, taklucka, luftkonditionering och tonade rutor.

När den amerikanska tidskriften Car and Driver testade bilen lät det så här:

”Volvo-folket försöker stjäla köpare från Buick, Oldsmobile och Mercedes, och det är precis vad de gör. Volvos nya kunder är akademiker – läkare, advokater, tandläkare – människor som har råd med någonting annorlunda.”

Kort sagt hade Volvo nått målet att skapa en lyxbil. Den förändrades förstås med tiden och ett stort steg var bränsleinsprutning, införd 1972, och märkets dittills piggaste motor, B30E på 175 hästkrafter.

Men allting har ett slut. Under hösten 1974 ersattes 164:an av efterföljaren 264. Det sista modellåret blev 1975, då nästan alla bilar exporterades till USA. Då hade det tillverkats drygt 153 000 exemplar.

Å andra sidan sådde 164:an fröet till dagens Volvobilar i premiumklassen.



Lädersäten i en Volvo 164 från 1973.



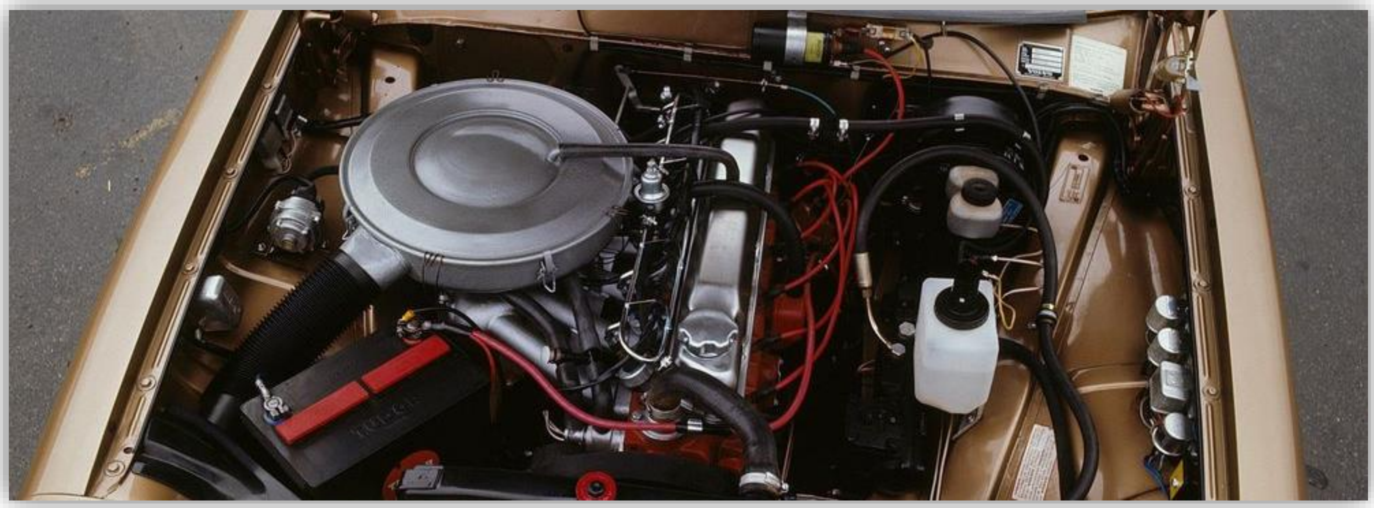
Annars var stolarna klädda med ylletyg. På golvet fanns textilmattor.



Volvo 164 var i grunden en förlängd modell 140 med större motorhuv.



Hjulen hade plåtfälgar, var 5,5 tum breda med däck av typen 165 SR 15.



En B30E-motor i en Volvo 164 E. Foto: Volvo Cars

Volvo 164

• **Bilen ritades** av Volvos chefsdesigner Jan Wilsgaard, som även gjorde 140-modellen. På 1950-talet formgav han en Volvo med V-8 och stor grill. Den kom aldrig i produktion och han lånade frontens look till 164:an.

• **Genom att utgå** från B20-motorn skapades 164:ans raka sexa, B30. Den hade samma cylinderdiameter och slaglängd. Gynnsamt för Volvo var att samma slitdelar, som ventiler, kolvar och vevstakar, passade i B18, B20 och B30.

• **Modell 164 hade** en hjulbas på 270 centimeter, en decimeter mer än föregångarna. Det gav plats för den stora motorn och märktes även i baksätet. Förutom den långa motorhuven var karossformen i princip densamma som 144:ans.

• **År 1970 kostade** den billigaste 164-versionen 25 300 kronor, medan lyxvarianten, med automatlåda och soltak, gick på 27 150. För konkurrenter som BMW 2000 TI, Citroën DS20 och Mercedes 220 fick man betala 26 950, 25 250 respektive 26 950 kronor.

• **164 Club of Sweden** har cirka 200 medlemmar. Man gör tidningen 164-journalen och ger tillgång till reservdelar. Medlemmarna träffas även och kör tillsammans.



På denna bild från 1969 färdigställs en modell i fabriken i Torslanda.

LÄS ÄVEN

Bilhallen 1933 – Volvos finaste modell på plats
I BACKSPEGELN 31 mar, 2019

Sportiga 123 GT höll liv i gamlingen
I BACKSPEGELN 13 okt, 2018

Volvos kloss med klass – en märklig blandning
I BACKSPEGELN 3 dec, 2017

Robert Lagerström

Klassiker

15. Grattis Lancia Aurelia!

Publicerad **3 juli** 2009

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Aurora har namnsdag vill vi naturligtvis uppmärksamma Aurelia!



Den första Lancian med det vackra modellnamnet Aurelia kom 1950, en bil döpt efter Via Aurelia, den väg som under Romarrikets mäktigaste period förband södra Frankrike med imperiets huvudstad.

Lancia Aurelia hade världens första serieproducerade V6-motor, en helaluminiumkonstruktion med 60 grader mellan cylinderbankarna och hemisfäriska förbränningsrum.

Aureliaproduktionen delas upp i sex olika serier och fanns som sedan, coupé och cabriolet. Tillverkningen slutade 1958 och det blev drygt 18 000 exemplar tillverkade.



Aurelia GT kom 1951. En ikon var född.

FILM: https://youtu.be/nRpufGL52P8



Aurelia B53 Coupé 1952
***FILM**: https://youtu.be/w61EPVKb1Do*



Aurelia Giardinetta by Viotti 1952–53



Aurelia PF200 Convertible 1953



Aurelia GT Convertible 1954–55



Aurelia Coupe 1954



Aurelia Florida 1955–56



Aurelia GT Convertible US-spec 1956–58



Lancia Aurelia GT 2500 Spider 1955
FILM: https://youtu.be/DSEHWE-UMic



Aurelia Nardi Blue Ray II 1958
FILM: https://youtu.be/93UihqCnCRk

SLUT